Marineforderungen Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen.

.....

Von

Parvus.

Preis 25 Pfennig.

Dresden
Verlag der „Sächsischen Arbeiter-Zeitung" (Hermann Wallisch)
1898.

Bonn

46964

I. Die Marineforderungen der Regierung.

Die Forderungen der von Tirpitz'schen Marine-Vorlage zerfallen in drei Theile:

1. Vermehrung der Zahl der Kriegsschiffe;
2. Vermehrung der Präsenzstärke des Marinepersonals;
3. Erhöhung des ordentlichen Marine-Etats, um die Kosten der Indiensthaltung einer größeren Flotte zu decken.

Schon diese Zusammenstellung zeigt, daß es sich nicht um eine gewöhnliche Mehrausgabe handelt, sondern um eine vollständige Umwälzung des deutschen Marine-Etats. Die nähere Zergliederung der einzelnen Forderungen wird klar machen, was das bedeutet.

Die Forderungen für Schiffsbauten.

Zur Vermehrung der Zahl der Kriegsschiffe werden, abschließend mit dem Jahr 1904, im Ganzen 482,8 Millionen Mark gefordert; darin sind aber 63,5 Millionen Mark enthalten, die als Restraten zu den bereits im Bau befindlichen Schiffen noch vom Reichstag zu bewilligen sind. Die eigentliche aus dem Tirpitz'schen Marineplan sich ergebende Neuforderung für Schiffsbauten beträgt genau

419,3 Millionen Mark.

Diese Ausgabe vertheilt sich auf die einzelnen Schiffsklassen folgendermaßen:

11 Panzerschiffe	à	20	Millionen Mark	=	220	Millionen Mark.
5 gr. Kreuzer	à	15	„ „	=	75	„ „
17 kl. Kreuzer	à	4,6	„ „	=	78,2	„ „
3 Kanonenboote	à	1,6	„ „	=	4,8	„ „
7 Torpedoboote	à	5,9	„ „	=	41,3	„ „
				Zusammen	419,3	Millionen Mark.

Es sollen also allein **16 große Panzerschiffe** (Linienschiffe und große Kreuzer) gebaut werden. Dazu kommen noch die jetzt im

Bau befindlichen **9 Panzerschiffe**, nämlich 3 Linienschiffe und 6 große Kreuzer. Das macht alles in allem eine Vermehrung der deutschen Kriegsmarine um **25 neue Panzerschiffe.** In diesem Augenblick besteht die deutsche Panzerflotte aus 13 Hochseepanzerschiffen und 8 Küstenpanzerschiffen, zusammen 21. Der Bestand der deutschen Panzerflotte soll demnach im Verlauf weniger Jahre mehr als verdoppelt werden!

Diese ungeheueren Forderungen fallen deshalb weniger in die Augen, weil die Regierungsvorlage einen Unterschied macht zwischen „Neubauten" und „Ersatzbauten" und dann noch die Gesammtforderung auf sieben Jahre vertheilt, wodurch sie, nach Adam Riese, für jedes einzelne Jahr eine siebenmal geringere Summe erhält. Wir werden sehen, daß sie in beiden Fällen durchaus willkürlich verfährt und daß es sich wirklich um nichts anderes, als um ein Rechenkunststück handelt.

Unter **Ersatzbauten** versteht die Marine-Vorlage nicht etwa den Ersatz verloren gegangener Schiffe. Sie stellt vielmehr den Grundsatz auf, daß die Panzerschiffe sich abnutzen, wie ein Wischlappen, bis zur völligen Unbrauchbarkeit. Der Gesetzentwurf giebt eine Abnutzungsscala, nach der die Linienschiffe in 25, die großen Kreuzer in 20, die kleinen in 15 Jahren Ersatzbauten erforderlich machen. Das ist aber nichts als eine Irreführung des Reichstags und der Oeffentlichkeit. Selbst Handelsschiffe, die doch aus unvergleichbar weniger widerstandsfähigem Material gebaut sind und einem ganz anderen Verbrauch unterliegen, als die Kriegsschiffe (man bedenke doch, wie oft ein Amerikadampfer oder ein großes Panzerschiff in die See sticht, wieviel Seemeilen per Jahr der eine und der andere macht!), bleiben 30 und mehr Jahre im Gebrauch. Und die gewaltigen Stahlbauten der Panzerschiffe, die den stärksten Explosivstoffen trotzen, diese mit dem ganzen Raffinement der Technik gebauten schwimmenden Festungen, sie sollen in 20 oder 25 Jahren verbraucht sein? Ebensogut könnte man fordern, daß jede neu aufgeführte Eisenbahnbrücke in 25 Jahren niedergerissen und umgebaut werde, oder daß die Wälle und Thürme der modernen Festungen in 25 Jahren umgebaut werden, oder daß eine Krupp'sche Kanone in 25 Jahren umgegossen werde! Die Panzerschiffe werden wohl reparaturbedürftig, aber nie total verbraucht. In 25 Jahren mag sich vielleicht als nothwendig herausstellen, die maschinelle Einrichtung total zu erneuern — das kann geschehen, und das Panzerschiff ist ebenso gebrauchsfähig wie früher. Wenn aber Panzerschiffe kriegsunbrauchbar werden,

so nur deshalb, weil ihre Technik sich als veraltet herausstellt. Das ist jetzt nach den Darstellungen aus den Kreisen der deutschen Kriegsmarine der Fall bei den Panzerschiffen „Kaiser" und „Deutschland". Selbst diejenigen, welche am lebhaftesten für deren Ausrangirung eintraten, wie der Graf Eckbrecht von Dürkheim in der „Kreuz-Zeitung", forderten dies nicht, weil diese Schiffe verbraucht wären, sondern weil sie in ihrer Konstruktion und Bewaffnung veraltet sind. Die Schnellgeschütze, Stahlgranaten, die modernen Explosivstoffe fordern stärkere und vollkommener durchgeführte Panzerungen. Die Geschütze und ihre Aufstellung auf den erwähnten deutschen Kriegsschiffen entsprechen den modernen Anforderungen nicht, und als weiterer Mißstand erweist sich ihr sehr langsamer Gang. Nichtsdestoweniger giebt selbst Graf Eckbrecht von Dürkheim beide noch immer als „tüchtige Seeschiffe" an und weiß für sie eine sehr ausgiebige Kriegsverwendung. Er schreibt:

„Als Kreuzer mögen diese Panzer, trotz ihrer geringen Schnelligkeit und ebenso geordneten Dampfstrecke, dem zahlreich noch, besonders in überseeischer Verwendung vorhandenen älteren Materiale anderer Nationen gegenüber, angesichts ihrer guten nautischen Eigenschaften und für solche Zwecke mächtigen Armirung noch gute Dienste leisten. Für ihre neue Bestimmung werden sich auch die mit ihnen vorgenommenen Erneuerungsarbeiten, sowie die Vermehrung ihrer Bewaffnung durch mittlere und leichte Schnelllade-Kanonen als recht wohlangelegte Ausgaben erweisen. Einzeln genommen, sind sie jedem der sechs älteren französischen, auch nicht schnelleren Panzerkreuzer (Klasse „Bayard" und „Victorieuse") überlegen und ebenso sieben russischen gleicher Klasse, zum Theil durch ihren Panzer-Schutz, allen aber durch ihre Angriffsmittel; doch haben fünf der letzteren von ein bis zu drei Knoten höhere Schnelligkeit. Ebenso übertreffen sie an militärischer Stärke nach jeder Richtung hin, was uns die Dänen nur an Panzern entgegenschicken könnten. Auch um dem Gürtel der leichten Vorposten- und Marschsicherungsschiffe, welcher unsere Schlachtflotte beim Ankern, oder der Bewegung umgiebt, Halt gegen Durchbruchsversuche feindlicher Panzer-Kreuzer zu geben, hat die Zutheilung dieser Schiffe, da es bis jetzt leider gänzlich an zu dieser Verwendungsart geeigneten fehlte, große Bedeutung."

Die Regierungsvorlage giebt selbst dieser Darstellung Recht, indem sie die beiden besprochenen Panzerschiffe in der Liste der „großen Kreuzer" als „zur Aushülfe verwendbar" aufführt. Das Ganze beruht auf einer Wortveränderung: „als Linienschiffe" sind sie „kriegsunbrauchbar", wohl aber sind sie „kriegsbrauchbar" als „große Kreuzer".

Nun fordert aber die Marinevorlage keineswegs blos „Ersatz“ für die erwähnten zwei Panzerschiffe, sondern außerdem noch, abgesehen von den Ersatzbauten bei den „kleinen Kreuzern“, 4 Ersatzbauten bei den Linienschiffen und 1 Ersatzbau bei den „großen Kreuzern“.

Die Regierung fordert „Ersatz“ nicht nur für die Schiffe „Kaiser“, „Deutschland“ und „König Wilhelm“, ihre drei ältesten Panzerschiffe, sondern auch noch für die **4 Panzerschiffe der Klasse „Sachsen“**, von denen keins noch selbst ein 20jähriges Alter erreicht hat. Um den Schein zu wahren, werden diese Ersatzbauten erst für die Jahre 1902—1904 registrirt. Wie ist es nun? Ist die Klasse „Sachsen“ in ihrer Konstruktion bereits so sehr veraltet, daß sie nicht mehr kriegsbrauchbar ist? Aber die Regierungsvorlage führt sie selbst als kriegsbrauchbar auf, nur zwei von ihnen seien „reparaturbedürftig“. Die Regierung setzt also voraus, daß bis zum Jahre 1902 die Marinetechnik sich soweit entwickeln wird, daß die Schiffe der Klasse „Sachsen“ im Vergleich mit den Schiffen, die man dann bauen wird, nicht mehr „als Linienschiffe“ kriegsbrauchbar sein werden, und auf diese spekulative Voraussicht hin soll der Reichstag jetzt schon „Ersatzbauten“ bewilligen! Aber wer garantirt dafür, daß bei dem 1902 erreichten Stand der Technik nicht auch das Panzerschiff „Oldenburg“, der Zeitgenosse der Klasse „Sachsen“, als veraltet erscheint? In Wirklichkeit nun denkt die Marineverwaltung selbstverständlich gar nicht daran, die Panzerschiffe der Klasse „Sachsen“, die sie noch Ende 1897 als durchaus kriegsbrauchbar bezeichnet, 1902 oder auch 1904 zum alten Eisen zu werfen: sie wird sie höchstens, wie jetzt „Kaiser“ und „Deutschland“, aus der Liste der „Linienschiffe“ in die der „großen Kreuzer“ übertragen. „Als Linienschiffe kriegsunbrauchbar, als große Kreuzer kriegsbrauchbar“ — als ob diese Schiffe, mag man sie nun so oder so nennen, nicht dasselbe feindliche Feuer auszuhalten hätten!

Was wird nun durch diese Rubrizirung und Klassifizirung erreicht? Daß die Marineverwaltung in Wirklichkeit mehr Schiffe zur Verwendung bekommt, als sie in der Vorlage offiziell angiebt. Der Gesetzentwurf berechnet den Sollbestand der deutschen Kriegsflotte wie folgt:

Linienschiffe	19
Küstenpanzerschiffe . . .	8
Große Kreuzer	12
Kleine Kreuzer	30

Demgegenüber stehen aber mit den im Bau befindlichen Schiffen zur Verwendung:

Linienschiffe	12
Küstenpanzerschiffe . . .	8
Große Kreuzer	10
Kleine Kreuzer	23

Bei dieser Aufstellung sind 4 deklassirte Linienschiffe (König Wilhelm, Kaiser, Deutschland, Kaiserin Augusta) unter den großen Kreuzern gerechnet.

Es wären also, um den Sollbestand zu erreichen, noch zu bauen:

Linienschiffe	7
Große Kreuzer	2
Kleine Kreuzer	7

In Wirklichkeit aber fordert die Marinevorlage an Schiffsbauten 11 Linienschiffe, 5 große Kreuzer und 17 kleine Kreuzer, also **mehr** um 4 Linienschiffe, 3 große und 10 kleine Kreuzer. Diesen Rest bezeichnet sie als „Ersatzbauten". Bei der Berechnung der künftigen Flottenstärke zählt sie nun nur die Ersatzbauten und verschweigt, daß neben diesen auch noch die Originale fortbestehen. Diese Panzerschiffe verschwinden auf der Liste, als wenn sie versunken wären. So wird auf dem Papier der geforderte Sollbestand der Kriegsflotte kaum nur erreicht, währenddem er in Wirklichkeit weit überschritten wird. Ein Kaufmann, der eine derartige Buchführung gewagt hätte, käme im Falle seiner Insolvenz als böswilliger Bankerotteur in's Loch.

Rechnen wir nun die Panzerschiffe, für welche Ersatzbauten vorgesehen sind, auch nur noch zu den „großen Kreuzern", wie die Regierung selbst es jetzt that, so erhalten wir folgenden Bestand der deutschen Kriegsflotte nach der Durchführung der Tirpitz'schen Marinevorlage:

Linienschiffe	**19**
Küstenpanzerschiffe . .	**8**
Große Kreuzer . . .	**19**
Kleine Kreuzer . . .	**40**

Das ist es, was man vorläufig bis zum Jahre 1904 zu erreichen sich vornimmt.

Das Septenat und Aeternat.

Die für die geschilderten Schiffsbauten erforderlichen Ausgaben wurden auf sieben Jahre vertheilt: **1898 bis 1904**, aber vom Reichstag sollen sie jetzt gleich **auf einmal** bewilligt werden. Daß soviele

große Panzerschiffe nicht in einem Jahre fertiggestellt werden können, liegt auf der Hand — dazu reichen die Mittel der Schiffswerften gar nicht aus. Nun war es bis jetzt stets üblich im Reichstage, derartige anhaltende Ausgaben ratenweise zu bewilligen, d. h. der Reichstag erklärte sich im Prinzip mit der gesammten Ausgabe einverstanden, bewilligte aber jedesmal nur den nothwendigen Jahresbedarf. Jedes Jahr legte die Regierung Rechenschaft ab über die gemachten Ausgaben und bekam dann die nachfolgenden Raten bewilligt. Dadurch behielt sich der Reichstag die Möglichkeit einer Kontrolle über die Arbeiten wie über die Finanzen. Er konnte sich jedesmal unterrichten, ob die Arbeiten nach dem ihm vorgelegten Plane gemacht werden und ob das Geld für den bestimmten Zweck verwendet wird. Gewann er die Ueberzeugung, daß die Regierung nicht in der versprochenen Weise verfährt, oder kam er im Laufe der Zeit zu der Ueberzeugung, daß die Sache anders billiger gemacht werden könnte oder eine Umänderung des Planes, oder überhaupt eine Unterbrechung in der Ausführung der vorgenommenen Arbeiten nothwendig sei, so konnte er es stets bewirken, indem er einfach die weitere Bewilligung verweigerte — kurz, der Reichstag blieb Herr im Staatshaushalte. Dieses Rechtes soll sich der Reichstag begeben. **Der Reichstag soll die Schiffsbauten bewilligen, sonst aber die Regierung schalten und walten lassen, wie es ihr beliebt.** Die Regierung wird zwar jedes Jahr eine Aufstellung machen über die Schiffsbau-Ausgaben, aber verringern darf der Reichstag diese Ausgaben nicht mehr. Aber damit nicht genug!

Wir haben auf Grund der Zahlenangaben der Marinevorlage die von ihr für Schiffsbauten registrirten Ausgaben auf 419,3 Millionen Mark berechnet. Die Regierung will sich aber im Gesetzeswege auf diese Summen durchaus nicht binden; sie giebt sie nur in der für sie unverbindlichen Begründung zur Vorlage an, und zwar „schätzungsweise"! Die Regierung verpflichtet sich nur, eine bestimmte Anzahl bestimmter Schiffe zu bauen, und der Reichstag verpflichtet sich, die **Kosten** davon zu tragen, **mögen sie auch die jetzige Schätzung um ein Bedeutendes übersteigen.** Die Regierung verpflichtet sich nicht einmal, die Bauten bis zum Jahre 1904 fertig zu stellen. Nur der Reichstag soll verpflichtet sein, die Mittel bis zu jenem Termin bereit zu stellen. Der betreffende Passus des Gesetzentwurfs lautet: „Die Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes erforderlichen Neubauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushalts-Etat aufzunehmen, daß die betreffenden Schiffe bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1904 fertig gestellt werden können." Ob die Regierung sie bis zum Ablauf dieser Frist auch wirklich fertiggestellt, liegt in ihrem Ermessen. Der Flottenplan sieht denn auch

noch nach 1904 Restbauten vor. Es sollen die Mittel bewilligt werden für 11 Linienschiffe, 5 große Kreuzer und 17 kleine Kreuzer, deren Bau voraussichtlich sieben Jahre in Anspruch nehmen wird. Ob das nun 419 Millionen, wie die Regierungsvorlage jetzt „schätzungsweise" annimmt, oder 519 Millionen Mark kosten wird — der Reichstag hat es zu bezahlen. Man hat der Regierung gesagt, sie spreche von Bauten, die sie erst 1902 und 1904 in Angriff zu nehmen gedenke, — aber bis dahin werde sich vielleicht in der Schiffsbautechnik noch vieles ändern? Gewiß — antwortet Herr Tirpitz — aber die Bestimmung, Linienschiffe und Kreuzer zu bauen, besagt auch noch nichts darüber, wie diese Linienschiffe und Kreuzer aussehen werden; wir fühlen uns in nichts eingeschränkt und werden selbstverständlich die Schiffe stets nach der neuesten Technik bauen. Dasselbe erklärte auch der Staatssekretär des Inneren von Posadowsky bei der Etats-Berathung. Er sagte, die Schiffe, zu deren Bau sich die Regierung verpflichtet, sollen stets dem letzten Stande der Technik angepaßt werden. Und anders hätte es ja auch gar keinen Sinn. Aber mit der Entwicklung der Technik werden auch die Schiffe theuerer. Das war bis jetzt so und wird auch in der Zukunft so bleiben, das hat uns auch der Vorgänger des Herrn Tirpitz im Amte, Herr Staatssekretär der Marine von Hollmann bestätigt, und Herr Tirpitz wird es nicht bestreiten wollen. Herrn Hollmann's Worte lauteten:

„Wir können uns beklagen, können uns sträuben, wir kommen aber darüber nicht hinaus: wollen wir ein Panzerschiff bauen, kostet es heute so und so viel usw., und ich kann Ihnen gar nicht versprechen, daß das so bleibt; denn wenn nach zehn Jahren ein Staatssekretär hier Ihnen dieselbe Rede hält, wird er sagen, im Jahre 1897 kostete das Panzerschiff 20 Millionen, aber heute kostet es **30** Millionen."

Wenn aber die Linienschiffe statt 20 Millionen Mark **30** Millionen kosten sollten und entsprechend theurer die Kreuzer, so erhält man selbstverständlich am Schlusse eine ganz andere Rechnung, als die, welche jetzt die Regierung „schätzungsweise" aufstellt. Der Reichstag aber soll zahlen, er soll schon jetzt auf sich die Verpflichtung übernehmen, die Rechnung bis auf den letzten Pfennig zu bezahlen. Diese Forderung der Marinevorlage ist also einfach die: **Der Reichstag soll der Regierung sieben Blanko-Wechsel ausstellen, in welche diese die Kosten im beliebigen Betrage hineinschreibt.** Und doch sind wir noch nicht zu Ende mit den Forderungen dieser Regierungsvorlage, deren Maßlosigkeit wohl einzig dasteht.

Der Flottenplan schließt mit dem Jahre 1904 ab. Warum gerade mit diesem Jahr? Das läßt sich schwer begründen. Denn die

Bauten sind 1904 selbst nach dem entworfenen Plan noch keineswegs fertig, es bleiben noch für volle 72,5 Millionen Restbauten; andererseits sagt die Vorlage mit keinem Wort, daß nach 1904 keine Schiffsbauten mehr begonnen werden sollen, im Gegentheil, der Gesetzentwurf verpflichtet sogar, wie wir gleich zeigen werden, zu weiteren Schiffsbauten; was schließlich den „Sollbestand" der Marine anbetrifft, so haben wir bewiesen, daß er bereits 1904 überschritten wird. Man hat das Jahr 1904 gewählt einfach, weil man doch irgend wo mit der Rechnung einen Abschluß machen muß. Den Reichstag aber verpflichtet man für einen viel weiteren Zeitraum, den Reichstag verpflichtet man für immer. Wir haben schon die Bestimmung über die Ersatzbauten erwähnt. Ihr Wortlaut ist:

„Die Mittel für die regelmäßigen Ersatzbauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushalts-Etat einzustellen, daß Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren, große Kreuzer nach 20 Jahren, kleine Kreuzer nach 15 Jahren ersetzt werden können."

Das heißt, mit jedem Schiff, das der Reichstag jetzt bauen läßt, bewilligt er auch schon einen Doppelgänger von diesem Schiff in 25 resp. 20, resp. 15 Jahren, einen weiteren Doppelgänger in weiteren 25 resp. 20, resp. 15 Jahren u. s. w — in alle Ewigkeiten! Also „König Wilhelm", der 1902 „Ersatz" findet, soll weiteren Ersatz haben 1922, dann noch einmal 1942, dann 1962, dann 1982, dann 2002 und so bis zum Weltuntergang! Und dazu soll sich der Reichstag ein- für allemal verpflichten? Am Ende des kommenden Jahrhunderts wird also „König Wilhelm" bereits **6** Ersatzschiffe besitzen — eine ganze Familie von Panzerschiffen. Das Ernste an der Sache ist, daß der Reichstag sich dadurch in eine **ewige Schuldknechtschaft** des Marineamts begiebt.

Der Ausgang des kommenden Jahrhunderts mag uns nicht viel bekümmern, — wichtiger aber ist, daß durch Verpflichtung zu Ersatzbauten der Reichstag jetzt schon im Voraus die Marinevorlage bewilligt, die man **1905** einbringen wird. Denn es giebt eine Anzahl Panzerschiffe, welche das für Ersatzbauten vorgeschriebene Alter dann erreicht haben werden. Das sind von den 8 Küstenpanzerschiffen **7**: Beowulf, Frithjof, Hildebrand, Heimdal, Hagen, „T" und „V". Sie sind gleichen Alters mit der Klasse „Sachsen", für die schon in dem jetzigen Marineplan Ersatzbauten vorgesehen sind. Sie gehörten aber eigentlich schon jetzt hinein, und die Marineverwaltung setzt sich in Widerspruch mit ihren eigenen Forderungen, indem sie diese „Ersatzbauten" vor der Hand zurückstellt. Offenbar geschieht dies, um nicht zu sehr durch die Größe der geforderten Summe aufzufallen. Wird aber der Entwurf Gesetz, dann ist ja die Regierung verpflichtet, diese Ersatzbauten vorzunehmen. Außer-

dem erreicht dann auch das Panzerschiff Oldenburg seine Altersgrenze: Das Schiff ging 1884 vom Stapel, wird 1909 fünfundzwanzigjährig — mit dem Ersatzbau muß also bereits 1906 begonnen werden. Diese 8 Ersatzbauten à 20 Millionen gerechnet, macht 160, außerdem 72,5 Millionen Rest von 1904 — es stehen also bereits fest nach dem Gesetzentwurf für **1905** und die nächsten Jahre **232,5 Millionen** weitere Ausgaben für Schiffsbauten, die keiner neuen Bewilligung bedürfen! Das soll der Reichstag auf einen Schlag bewilligen zu den **419,3 Millionen**, die bereits verzeichnet sind. Es sind also **652 Millionen**, die der Reichstag vor der Hand zu bewilligen hat, geschweige schon der Verpflichtungen, die er für noch fernere Zeiten übernimmt! Man begreift danach, warum die Regierung diese Forderung in ihrer Vorlage zertheilt, verdeckt und verklausulirt hat, sodaß wir die Gesammtsumme erst mit Mühe haben zusammensuchen müssen. **Seit der Existenz des Reichstags ist die Regierung an ihn noch nie mit einer derartigen Geldforderung herangetreten!** Das sind aber nur erst die reinen Kosten der Schiffsbauten. Dazu kommen noch, wenn auch freilich in einem viel geringeren Betrag, die Kosten der Indiensthaltung der Marine.

Die Vermehrung der Präsenzstärke und die Kosten der Indiensthaltung.

Eine derartige Vergrößerung der Kriegsflotte erfordert selbstverständlich auch eine Vermehrung des militärischen und seemännischen Schiffspersonals. Es werden von der Kriegsflotte immer eine Anzahl Schiffe in Reserve gehalten. Für den aktiven Bedarf zu Friedenszeiten berechnet nun die Vorlage den nothwendigen Bestand bezw. die nothwendige Vermehrung in folgender Tabelle:

Personal der Kriegsmarine	1904	1897	Mehr.
Schlachtflotte	12423	7924	4499
Auslandschiffe	5189	3471	1718
Schulschiffe	2655	1972	683
Spezialschiffe	1057	978	79
Landbedarf	2520	1966	554
Reserve	1194	755	440
Im Ganzen	25039	17066	7973

Sollte es sich herausstellen, daß diese Präsenzstärke nicht ausreicht, — dann wird eben die Marineverwaltung mehr fordern. Sie kann sich in dieser Beziehung noch vor der Hand bescheiden, sie weiß, daß, wenn einmal die kostspieligen Schiffsbauten bewilligt sind, der Reichstag nicht umhin können wird, auch weitere Vermehrungen des Personals zu bewilligen. Diese Forderungen werden auch sicher nicht ausbleiben. Die Indiensthaltung wird nach dem jetzigen Bedarf berechnet, — wenn man aber einmal mehr Schiffe hat, so wird man auch ganz anders auftreten — zu dem Zweck will man ja die Bauten — und wo man jetzt ein Schulschiff hinschickt, wird man dann ein großes Panzerschiff schicken, und wo man jetzt einen Kreuzer schickt, wird man dann zwei, drei oder mehr noch für unerläßlich halten. So wird der Bedarf der Schiffe und des Personals für den aktiven Dienst sehr rasch wachsen.

Mit der Vermehrung des aktiven Dienstes der Schiffe und des Personals wachsen selbstverständlich auch die Ausgaben des **ordentlichen Marine-Etats.** Da die Schiffe erst im Laufe der Jahre fertig werden, so steigt auch der ordentliche Etat regelmäßig von Jahr zu Jahr. Die Vorlage berechnet eine stufenweise Steigerung um 4 Millionen: Also 1898 gegen 1897 um 4 Millionen mehr, 1899 gegen 1898 abermals um 4 Millionen mehr, also gegen 1897 bereits um 8 Millionen und so weiter. Zusammen für die sieben Jahre des Marineplans betragen die **Mehrausgaben des ordentlichen Etats 111,2 Millionen Mark.** Man sieht, auch hier durchaus keine Kleinigkeit. Der ordentliche Marine-Etat, der 1897 auf **59,4** Millionen berechnet ist, soll bis zum Jahre 1904 auf **87,4** Millionen gebracht werden — Unterschied **28 Millionen jährlich.** Doch daß die Steigerung nicht schon früher erreicht werden würde, dafür giebt der Gesetzentwurf keine Gewähr. Dem Reichstag wird durch ihn nur die Verpflichtung auferlegt, die Mittel für die Indiensthaltung bis zum höchsten Sollbestand aufzubringen. Da nun die für die reguläre Indiensthaltung bestimmte Zahl der Schiffe sehr schnell erreicht werden wird, so steht der Marineverwaltung nichts im Wege, außer der für die Ausbildung des Personals nöthigen Zeit, um den ordentlichen Etat bis auf die in der Begründung der Vorlage für das Jahr 1904 vorgesehene Höhe hinaufzuschrauben. Wenn aber der ordentliche Etat bereits 1900, statt 1904, die Höhe von 87,4 Millionen erreicht, so nimmt die Ausgabe selbstverständlich erst recht zu.

Dies die jetzigen Marineforderungen der Regierung. Man hat Herrn von Tirpitz schon lange vor seinem Amtsantritt als eine Art Marineungeheuer der Welt verkündigt. Man sieht, Herr von Tirpitz

als Staatssekretär hat diese Erwartungen durchaus gerechtfertigt. Was er fordert, wirkt geradezu verblüffend durch seine Maßlosigkeit. Man hat öfters den Flottengründungsplan von 1873 erwähnt. Nun, jener Flottengründungsplan stellte an Ausgaben für Schiffsbauten in Aussicht genau 129 511 290 Mark. Wie bei der Berathung der Hollmann'schen Marinevorlage festgestellt wurde, hat das Reich bereits bis dahin 401 643 764 Mark für die Flotte verausgabt. Herr von Tirpitz fordert jetzt, unter Anrechnung der Ersatzbauten für die Küstenpanzerschiffe, **sechsmal soviel**, als was 1873 in Aussicht gestellt wurde, und rechnet man auch nur die offiziell angegebenen Zahlen der außerordentlichen und ordentlichen Mehrausgaben bis 1904, so fordert er **viermal** soviel — und das, trotzdem jetzt schon, wie gezeigt, mehr als **dreimal** soviel verausgabt wurde! Dies der Vergleich mit dem Flottengründungsplan von 1873.

Als bei der Berathung der Hollmann'schen Vorlage die bekannte **„Denkschrift"** von oben auf den Tisch der Budgetkommission fiel, ohne daß man wußte, woher sie kam, war alle Welt erstaunt über die großen Forderungen, die sie enthielt — und doch war jene Denkschrift noch ein reiner Waisenknabe gegenüber den jetzigen Forderungen der Tirpitz'schen Marinevorlage. Die Denkschrift wollte in der Hauptsache 5 Panzerschiffe erster Klasse und 7 Kreuzer: davon ist 1 Panzerschiff I. Klasse (Ersatz König Wilhelm) bewilligt worden, blieben als Restforderung der **Denkschrift** zusammen **11** große Panzerschiffe. Herr von Tirpitz fordert aber 11 Linienschiffe und 5 große Kreuzer, zusammen **16** große Panzerschiffe, abgesehen von den Verpflichtungen für die Zeit nach 1904. Allerdings reichte die Denkschrift blos bis zum Jahre 1902, währendem Herr Tirpitz den Reichstag bis 1904 und darüber hinaus binden will. Herr von Tirpitz fordert auf einmal mehr, als was seit der Begründung des Reichs bis auf den heutigen Tag für die deutsche Marine verausgabt wurde!

Der von Tirpitz'sche Flottenplan bedeutet eine vollständige Aenderung des Standpunkts des Reichs in der Marinefrage. Bis jetzt verhielt sich Deutschland zu der Kriegsmarine wie ein Festland, das seine Seeküste zu vertheidigen hat, — jetzt soll Deutschland zu einer Seemacht werden, welche im uferlosen Ozean und in fremden Welttheilen mit den anderen großen Seemächten in Konkurrenz tritt. Admiral von Hollmann sagte am 18. März dieses Jahres, als er noch Staatssekretär der Marine war: wenn Deutschland solche Pläne hegte — „ja, meine Herren, wenn wir den Weg einschlagen wollten, dann müßten wir Ihnen Vorlagen machen, daß Ihnen in der That die Augen übergehen würden." Im Dezember haben wir bereits die Bescheerung, und es können Einem

allerdings „die Augen übergehen“ angesichts der Tirpitz'schen Zahlen. Doch ist das nur der erste Schritt auf einem neuen Boden. Will Deutschland eine große Seemacht sein, so darf es im Wettlauf mit den anderen nicht zurückbleiben. Wohin das führt, hat uns wiederum der Staatssekretär der Marine von Hollmann im Anfang dieses Jahres an dem Beispiele der englischen Kriegsflotte gezeigt.

„Diese Flotte hatte in der Mitte der 70er Jahre einen Etat für ihren Schiffsbau von 800000 Pfund, übersetzt in Mark: **16** Millionen Mark. Dafür bauten die Engländer die Schiffe, die sie brauchten, das heißt die Panzerschiffe, die Kreuzer, Avisos und Torpedoboote und wie sie alle heißen. Sie befriedigten ihre Bedürfnisse damit, und die Bedürfnisse des englischen Reichs waren damals genau dieselben, das heißt, sie mußten das Land schützen gegen die fremden Flotten, sie mußten seinen Handel auf allen Meeren decken. Wir wollen einmal sehen, wie die Sache heute liegt. Die englische Flotte, die damals einen Gesammtetat von 190 Millionen Mark rund hatte, fordert von dem Parlament in diesem Jahre 22 Millionen Pfund, das heißt **440** Millionen Mark. Von diesen 440 Millionen gedenken die Engländer **140** Millionen lediglich für Schiffsbau zu verwenden, gegen **16** Millionen in der Mitte der 70er Jahre.“

Nun, sehr weit wird auch Deutschland, nach der Tirpitz'schen Vorlage, von dem englischen Marinebudget nicht mehr entfernt sein. Von dem Jahre 1902 an balancirt das deutsche Marinebudget nach dieser Vorlage mit rund **150** Millionen Mark. Unter diese **Summe** kommt es sicher nicht mehr herunter, aber zweifellos werden die Ausgaben noch weiter steigen. England und die anderen Seemächte werden nicht verfehlen, Deutschlands Rüstungen mit einer Vermehrung ihrer Flotte zu beantworten, das Verhältniß verschiebt sich also wiederum; dann werden neue Erfindungen gemacht, der Schiffsbau vervollkommnet sich mit jedem Tage, die Waffentechnik nicht minder — so wird man aus den Neubauten und „Ersatzbauten“ nie mehr herauskommen — und die Ausgaben werden steigen, steigen, steigen! Es wird sich dieselbe Entwicklung wiederholen, wie bei der Armee, nur mit dem Unterschied, daß die Ausgaben für das Heer wenigstens darin eine gewisse Grenze finden, daß die Vermehrung der Präsenzstärke des Heeres ihre natürlichen Schranken hat, dagegen man Schiffe fast ohne Zahl bauen kann. Die Kriegsmarine braucht ein relativ sehr geringes Personal, bei ihr liegt alles in den Schiffen und ihrer Ausrüstung, und da hat der Wettbewerb gar kein Maß und Ende: nicht nur die Zahl der Schiffe steigt, sondern man stellt die alten Schiffe zurück und baut neue. Diese Ausgaben für die immer weitere Vervollkommnung der Kriegsmarine sind dem gleich, als wenn man Gold in vollen Säcken ins Meer würfe!

Daß diese ungeheuere Steigerung der Ausgaben für die deutsche Kriegsmarine schließlich durch Erhöhung der Steuern wird gedeckt werden müssen, steht außerhalb jeden Zweifels. Man kann nicht mit lauter Anleihen das Staatsbudget bezahlen. Schon jetzt wird jedes Jahr eine neue Staatsschuld aufgenommen. Die Regierung hat freilich erklärt, sie brauche keine neuen Steuern, um die Vorlage zu decken. Und doch wird noch dieses Jahr eine neue Reichsanleihe aufgenommen. In Folge des guten Geschäftsganges steigen jetzt die Reichseinnahmen, aber das wird nicht lange mehr anhalten, und was dann? Dann kommen die Steuern, zu einer Zeit, wo das Volk sie am schwersten ertragen kann. Die Regierung hat stets, wenn sie neue Ausgaben verlangte, die Finanzlage in Rosafarben gezeichnet. So war es zuletzt auch 1893, als die Militärvorlage bewilligt werden sollte. Kaum aber hatte die Regierung die Bewilligung in der Tasche, so kam sie mit der Tabaksteuer-Vorlage, die allerdings zurückgewiesen wurde. Und schließlich hat das Deutsche Reich Steuern und Schulden genug, es wäre Zeit, sie zu vermindern.

Es wird durch die jetzigen Marinepläne der Regierung wieder eine neue, kolossale Last auf die Schultern des arbeitenden Volkes gewälzt. Zu welchem Zweck? Wer hat den Nutzen davon? Und welchen Nutzen haben die Arbeiter davon? Das wollen wir jetzt untersuchen.

2. Die Handelsflotte und die Kriegsmarine.

Daß „die Küsten Deutschlands sich selbst schützen", wird jetzt allgemein zugegeben. Das wußte auch schon die Marinedenkschrift von 1873, die sich über den militärischen Werth einer Kriegsmarine überhaupt in sehr interessanter Weise verbreitet. Es heißt da:

„Die Offensivkraft in einem großen Kriege kann und muß Deutschland seiner Landarmee überlassen. Denn einen Punkt darf man nicht beim Vergleich eines Land- und Seekrieges vergessen: jedes feindliche Dorf, welches in Besitz genommen wird, ist ein faktischer Erfolg, — ein erobertes Schiff kommt erst in Anschlag, wenn das Fazit des Krieges gezogen wird. Eine eroberte Festung sichert die Eroberung einer Provinz. Die Wegnahme einer ganzen feindlichen Kriegsflotte gewährt höchstens das Mittel, eine Eroberung zu beginnen.

Was nun die Beschaffenheit unserer Küste anbetrifft, so unterstützt dieselbe sowenig feindliche Landungen, sowohl in Bezug der Tiefenverhältnisse und Strömungen als auch in Bezug auf die Etablirung von Landungstruppen, daß man die Vertheidigung auf diejenigen Oertlichkeiten beschränken kann, welche den Gegner besonders locken, wie z. B. die großen Handelsstädte usw.

Für diese Aufgaben gewähren die Offensiv- und Defensiv-Torpedos das geeignetste Mittel, und wie Nordamerika in seinen Kriegseventualitäten gegen das das Meer beherrschende Albion in dieser neuen Waffe seine Hauptvertheidigungskraft suchte, so wird dies auch die Deutsche Marine für ihre Küste thun müssen und thun können.

Neben den Torpedos bedarf es dann noch schwimmender und Landbatterien, um die lokale Vertheidigung zu stützen, und endlich einiger größeren Schiffe (Ausfallschiffe), um unserem Küstenhandel die Wege offen zu halten und die Blokade unserer Häfen möglichst zu erschweren."

„Die Länge unserer gesammten Küsten beträgt cirka 170 Meilen, die der Russen allein an der Ostsee nahe das Doppelte, wozu dann noch die nordischen Küsten und die des schwarzen Meeres treten. Die Franzosen haben mehr als Doppelte europäischer Küste und England hat nur maritime Grenzen."

Bedenken hatte jene Bismarck'sche Denkschrift nur wegen der Abwesenheit einer deutschen Verbindung zwischen der Ost- und Nordsee, da damals der Kanal noch nicht gebaut wurde und wegen der Insel Helgoland, die im englischen Besitz war. Seitdem ist der Nordostseekanal gebaut und Helgoland den Engländern abgekauft worden: so sind die letzten Bedenken wegen der Küstenvertheidigung beseitigt. **Deutschlands Küsten sind gegen feindliche Landungsversuche total sicher.** Des Staatssekretärs der Marine von Hollmann Ausspruch in der Budgetkommission: „Unsere Küsten können auf andere Weise geschützt werden, dazu brauchen wir keine große Marine" war also durchaus nichts exorbitantes, es ist dadurch nur der thatsächlich erreichte Zustand konstatirt worden. Herr von Hollmann scheute sich deshalb auch gar nicht, seinen Ausspruch vor dem versammelten Reichstage zu wiederholen, wobei er noch hinzufügte: „Und dabei bleibe ich; ich habe nicht zuviel gesagt."

Der „Vertheidigungszweck", zu dem man die Marine verwenden will, ist die Abwehr von Blokaden deutscher Häfen. Die feindlichen Schiffe sollten im offenen Meer angegriffen und aus der Nähe der deutschen Häfen vertrieben werden. Das ist nothwendig zum Schutze des Handelsverkehrs zur See während des Krieges. **Der Schutz des deutschen Seehandels**, das wird jetzt überhaupt als **die vornehmste Aufgabe der Kriegsmarine** hingestellt.

Der Marinevorlage ist eine doppelte Denkschrift über „die Seeinteressen des Deutschen Reichs" beigelegt worden. Da wird herausgerechnet, wie viel Deutsche nach anderen Welttheilen ausgewandert sind, wie groß der deutsche Seehandel ist, wie rasch er sich entwickelt hat, ferner die Steigerung der deutschen Rhederei, der Hochseefischerei, die Entwicklung des deutschen Kolonialbesitzes und schließlich die gewaltigen Summen, welche die deutschen Kapitalisten in ausländischen Unternehmungen und Werthen angelegt haben. Für unseren jetzigen Zweck genügt es, zu konstatiren, daß durch die angeführten Zahlen eine gewaltige Entwickelung der deutschen Industrie und der deutschen Seemacht und eine kolossale Vermehrung des Reichthums der deutschen Kapitalisten, die mit dem Auslande Geschäfte machen,

auf der einen Seite, auf der anderen eine enorme Auswanderung der deutschen arbeitenden Bevölkerung nachgewiesen wird. Aus alledem wird die Nothwendigkeit der Kriegsmarine gefolgert. Man sagt uns: Seht doch, wie groß die deutschen Interessen sind, die mit dem Seehandel zusammenhängen — wenn unsere Handelsflotte zerstört wird, sind wir ruinirt! Die Denkschrift erklärt geradezu, die Ausgaben für die Kriegsmarine seien die „Versicherungsprämie", welche für die Aufrechterhaltung der Handelsflotte resp. des Seehandels gezahlt wird. Demgegenüber wollen wir zunächst, auf Grund der von der Denkschrift selbst mitgetheilten Zahlen, eine kleine Rechnung aufstellen.

Die Denkschrift berechnet den Gesammtwerth der deutschen Handelsflotte, inklusive Segelschiffe, auf **400** Millionen Mark. Wohlan, Herr von Tirpitz fordert allein an Neubauten für die sieben Jahre seines Marineplans **über 400** Millionen Mark, und **rund 500** Millionen sind bis jetzt bereits für die Kriegsmarine verausgabt worden, und vom Jahre 1902 an soll das Marinebudget **150 Millionen jährlich** betragen. Wir fragen nun: Ist es nicht ein tolles Geschäft, bei dem die „Versicherungsprämie" um so viel größer ist, als das **„Risiko"?**

Eine Kriegsmarine, wie sie die Regierung wünscht, würde dem deutschen Volke theuerer zu stehen kommen, als wenn die gesammte Handelsflotte vom Feinde in den Grund gebohrt wäre.

Das ist auch sehr erklärlich, denn für 1—1½ Millionen baut man den größten und besten Ozeandampfer, allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend, währenddem ein großes Panzerschiff 15—20 Millionen kostet. Ein verrückter Engländer hat in der „Saturday Review" den Plan erörtert, wie man Deutschlands Handelsschiffe vernichten könnte. Der ganze Effekt wäre — daß dadurch den deutschen Schiffswerften Arbeit verschafft worden wäre. Der deutsche Handel und die deutsche Industrie werden durch einen Verlust von 300 Millionen Mark nicht ruinirt.

Nun wird man sagen: Ja, aber die Ladung, welche die Schiffe tragen, die ist doch wohl etwas mehr werth? Demgegenüber erinnern wir vor allem an die internationale Konvention von 1856, durch die bestimmte Grundsätze des Seerechts festgelegt sind, die also bereits beinah ein halbes Jahrhundert gelten. Es kommen für uns dabei folgende Punkte in Betracht:

„2) Die neutrale Flagge deckt auch feindliche Waare, ausgenommen Kriegskontrebande;

3) Neutrale Waare, ausgenommen Kriegskontrebande, darf auch unter feindlicher Flagge nicht weggenommen werden."

Das heißt also, es dürfen keine Waaren, die auf neutralen Schiffen nach Deutschland gehen, weggenommen werden, und ebenso keine deutschen Waaren, die nach den neutralen Häfen des Auslandes gehen; in Gefahr wäre eigentlich nur die deutsche Einfuhr auf deutschen Schiffen. Die Denkschrift berechnet, daß die Seeeinfuhr unter deutscher Flagge rund die Hälfte der gesammten Seeeinfuhr beträgt, die für 1896 mit 1439 Millionen Mark berechnet wird, also **720** Millionen im ganzen Jahr, per Tag **2**, per Monat **60** Millionen. Das wäre der Waarenwerth, der im Falle eines Krieges in Gefahr stände. Man sieht, das Geschäft, welches das deutsche Volk mit der Marineversicherungsgesellschaft des Herrn Tirpitz eingehen soll, bleibt noch immer eine unerhörte Schinderei. Warum wendet sich denn nicht der schlaue Versicherungsagent an diejenigen, in deren Interesse diese Versicherung liegt — an die Rheder, die großen Export- und Importgeschäfte? Ihr Eigenthum wird versichert, sie sollen die „Versicherungsprämie" zahlen, sie sollen die Kosten der Kriegsmarine aufbringen! Aber freilich, sie wissen sehr gut, daß das für sie kein profitables Geschäft ist, zumal sie ja ihre Waaren dadurch in Sicherheit bringen können, daß sie die deutschen Schiffe nur zur Ausfuhr gebrauchen und die Einfuhr nach Deutschland auf fremden Schiffen besorgen lassen. Sie werden neutrale Schiffe miethen, denen sie einen um ein paar Pfennige höheren Frachtsatz per Tonne bezahlen, und ihre Fracht ist gesichert. Und um den Großhändlern die um Pfennige theuerere Fracht zu ersparen, zu diesem Zweck soll das deutsche Volk **hunderte und abermals hunderte von Millionen** für eine Kriegsflotte ausgeben!?

Man glaube nicht, die Seemächte werden sich im Falle eines Kriegs über die von ihnen vereinbarten Grundsätze des Seerechts einfach hinwegsetzen. Diese Grundsätze entsprechen eben den Interessen aller. England hat die stärkste Kriegsmarine der Welt, aber England hat auch die meisten Handelsinteressen zur See. Seine Seeeinfuhr ist **siebenmal** so groß, wie die deutsche, siebenmal soviel hat es also auf dem Spiele stehen. Der Krieg ist eine Brutalität, aber nichtsdestoweniger hat er gewisse Formen roher, unnützer Barbarei bereits abgestreift: Man liefert jetzt nicht mehr die eroberten Städte der Plünderung und der Vergewaltigung seitens der Soldaten aus, man setzt sich in Besitz des Staatseigenthums, übernimmt die Regierung, achtet aber, soweit nur möglich, das Privateigenthum und ebenso, wenn man Handelsschiffe beschlagnahmt, raubt man sie nicht ohne weiteres aus.

So steht es auch mit der Bedrohung des Handelseigenthums im Kriege. Doch angenommen selbst, es stehe das Schlimmste bevor, — so wollen wir doch sehen, was denn eigentlich eine große

deutsche Kriegsmarine im Falle eines Kriegs hier ausrichten könnte?

Zunächst: **Eignen sich die Panzerschiffe zum Schutze der Handelsschiffe?** Gewiß, die Linienschiffe und Kreuzer sind gewaltige starke Schiffe, ausgerüstet mit erstaunlichen Zerstörungswerkzeugen, aber gerade das macht sie schon wegen ihres langsamen, schwerfälligen Ganges sehr wenig geeignet zur Beschützung der flinken, leichten Handelsschiffe, — eventuell aber können sie den eigenen Handelsschiffen durch ihren Schutz recht gefährlich werden. Bei dem weittragenden Schnellgeschützfeuer von schrecklicher Explosivkraft, das im Seekrieg zur Anwendung kommt, laufen die hölzernen Kauffarteischiffe, die in die Gefechtslinie der sie beschützenden wie der sie angreifenden Panzer-Ungeheuer kommen, die größte Gefahr. Gelingt es ihnen nicht, Dank ihrem schnelleren Gang, zu entfliehen, so ist der Untergang der erste sichere Effekt des Kampfes. In der leichten Konstruktion und in der Stärke der Maschine liegt überhaupt der sicherste Schutz der Handelsschiffe. Diese Panzerschiffe aber, diese „schwimmenden Festungen", sind ebenso wenig zum Schutze der Handelsschiffe angethan, wie die stehenden Festungen zum Schutze der Einwohner. Wehe der Stadt, die durch eine Festung „gedeckt" ist, wenn in ihrer Nähe sich die Kriegsoperationen entwickeln: sie wird ruinirt, in Staub und Asche zusammengeschossen. Das weiß jetzt Jedermann. Die Festungen sind nicht mehr dazu da, um die friedlichen Einwohner zu schützen, sondern, um die Bewegungen der feindlichen Armee aufzuhalten. Und so sind denn auch die Kriegsschiffe dazu da — um feindliche Kriegsschiffe zu bekämpfen. Höchstens noch, um die feindliche Handelsflotte anzugreifen, nicht aber, um die heimische zu schützen. Wie die Landarmee mit ihren Kanonen und Flinten, so hat auch die Kriegsmarine mit ihren Granaten und Torpedos nur den einen Zweck: Tod und Verderben zu verbreiten. Man führt die Soldaten zu Land, wie zu Wasser, zur Schlachtbank — das ist alles. Das eine Mal Kanonenfutter, das andere — Futter für die Haifische. Bleibt noch die Frage der Blokade. Man sagt, es sei möglich, daß die feindlichen Schiffe versuchen werden, einzelne deutsche Häfen zu sperren, und dann sei es nothwendig, durch Angriffe deutscherseits die Blokade zu durchbrechen. Gewiß, man wird von deutscher Seite die feindlichen Panzer öfters angreifen, aber, um die Blokade zu durchbrechen, muß man diese gewaltigen Bauten in den Grund bohren, und das ist nicht so einfach. Es sind große Festungen, mit denen der Feind den Hafen umzingelt und die dann ebenso erobert werden müssen, wie jede Festung. Die Blokade ist das Gegenstück zu der

militärischen Küstenbefestigung: wie diese eine Landung unmöglich macht, so macht jene das offene Meer den Landbewohnern unzugänglich. Einzelne Dampfer können es vielleicht wagen, sie auf Schleichwegen zu durchbrechen — ihre Sprengung gelingt, wenn der Feind gute geographische Stützpunkte besitzt, erst mit seiner vollständigen Niederwerfung. Solange bleibt der Handel ausgesperrt.

Doch wenn es sich darum handeln sollte, den deutschen Handel so unterbinden, so giebt es noch ganz andere Mittel, als die Blokade einzelner Häfen, Mittel, gegen die keine Kriegsflotte der Welt helfen kann. Wie es bei einem Festlandskriege nicht bloß auf die Stärke der Armee und die Vorzüge der Bewaffnung, sondern noch auf die Verkehrsmittel und Wege und vor allem auf die Eigenschaft des Terrains ankommt, so bei einem Seekrieg auf die geographischen Stützpunkte, über die man verfügt. Englands Herrschaft über die Ozeane liegt nicht in der Zahl seiner Kriegsschiffe, die bloß die Vermittler dieser modernen Herrschaft sind, sondern in den strategischen Positionen, die es sich im Weltmeer zu verschaffen gewußt hat. Diese britische Beherrschung des Meeres ist, wie wir gleich sehen werden, keine leere Phrase, sondern bitterer Ernst. Jede europäische Macht muß im Falle eines Seekrieges vor allem die Frage entscheiden: **mit oder gegen England**. Wir wollen nun für Deutschland zunächst den Fall erörtern, daß es gegen England kämpft.

Da muß man vor allem in Betracht ziehen, daß England der Besitzer des **Gibraltars** ist, des Eingangs zum mittelländischen Meer, den die Britten zu einer uneinnehmbaren Festung gemacht haben und den kein einziges Schiff passiren kann, wenn sie es nicht zulassen wollen. Dadurch ist England in der Lage, die deutschen Schiffe vom mittelländischen Meere absolut auszusperren, infolgedessen auch vom stillen Ozean, bezw. um in denselben zu gelangen, müßten die deutschen Schiffe einen Umweg um ganz Afrika machen. Daß England auch noch den Suezkanal und die Festung Aden besitzt, also den Ein- und Ausgang des rothen Meeres, das passirt werden muß, um auf dem jetzigen Handelswege nach Ostindien und Ostasien zu gelangen, ist eigentlich sogar überflüssig zu erwähnen, da ja die deutschen Schiffe gegen den Willen Englands nicht einmal das europäische Mittelmeer erreichen können. Was bedeutet nun dieser Umstand? Er bedeutet für England die Möglichkeit, den Schiffsverkehr Deutschlands mit Italien, Oesterreich-Ungarn, Türkei, Griechenland, Rumänien und Rußland am schwarzen Meere, Bulgarien, Egypten, Algerien, Tunis, Kleinasien, Ostindien, China, Japan und selbst Australien vollständig zu unterbinden. Selbstverständlich würde

in solchem Fall der Schiffsverkehr zwischen Deutschland und Großbritanien selbst sowie dessen Kolonien in Amerika und Afrika aufhören. Nun betrug 1895 die gesammte Seeschifffahrt in den deutschen Häfen 24,5 Millionen Register-Tonnen, davon entfielen auf die obengenannten Länder **11,2 Millionen**, also fast die **Hälfte** des gesammten deutschen Seehandels kann England, wenn es will, wie mit einem Messer wegschneiden. Und noch viel ungünstiger stellt sich die Rechnung für Deutschland, wenn man nicht die Gewichtsmenge, sondern den Werth des Seehandels rechnet. Und mag die deutsche Kriegsmarine auch noch so groß sein, sie vermag hier nicht mehr zu helfen denn sie könnte die deutschen Schiffe nur bis zum Gibraltar begleiten und hier müßte sie angesichts der vielen Tausend Kanonenschlünde des Gibraltars umkehren, wollte sie nicht mit Mann und Maus zu Grunde gehen. Es bleibt dann dem deutschen Handel der Verkehr frei nur in der Ostsee und im atlantischen Ozean. Aber auch das letztere unter großen Hemmnissen. Denn der gesammte Schiffsverkehr Deutschlands mit Amerika wie mit der Westküste Europas geht jetzt durch die Meeresenge zwischen England und Frankreich. Wenn nun auch England den **Kanal** nicht, wie Gibraltar, durch seine Batterien beherrscht, so beherrscht es ihn nicht minder durch seine Kriegsflotte. Diese findet in der felsigen und durchzackten britischen Küste des Kanals zahlreiche Schlupfwinkel, sichere Hafenplätze, in denen sie sich bei ihren Querstreifereien durch den Kanal jeden Augenblick bergen kann und von denen aus sie den Kanal in ihrer Gewalt hält. Die englischen Panzerschiffe müßten erst aus diesen Spalten und Ritzen hinausgetrieben werden, um den Handelsweg durch den Kanal frei zu machen. Das wäre ein Unternehmen viel schwieriger, als etwa die deutsche Landesarmee vernichten zu wollen. Würde also England Jagd machen auf die deutschen Handelsschiffe, so dürfte sich vor allem kein einziges deutsches Schiff im Kanal zeigen. Den deutschen Schiffen bliebe dann nichts übrig, als die britischen Inseln in einem Bogen zu umkreisen, um auf die große Verkehrsstraße des atlantischen Ozeans zu gelangen. Das ist ein Umweg von vielleicht $1\frac{1}{2}$ Tausend Kilometer; um von Hamburg nach Bordeaux, Lissabon oder Kadix zu gelangen, müßte man zuerst eine Nordreise, um die Küsten Schottlands, herum machen und Irland von der Westseite umfahren. Aber nicht nur der Seeverkehr mit Frankreich, Portugal, Spanien wäre zu einer wirthschaftlichen Unmöglichkeit gemacht, auch der Verkehr mit New-York und den beiden Amerikas überhaupt wäre in einem hohen Grade erschwert. Was bliebe dann noch von dem deutschen Seehandel übrig?

So wäre es, wenn England sich die Aufgabe stellen wollte, Deutschlands Seehandel zu ruiniren. Aber England brauchte dazu gar nicht einmal kriegerische Gewaltmaßregeln anzuwenden.

Es genügte, Deutschlands Handel die Häfen Englands und seiner Kolonien durch Prohibitivzölle oder durch direkte Einfuhrverbote zu sperren. Denn der Verkehr mit England und dessen Kolonien bildet den Hauptttheil des deutschen Seehandels. Von den 24,5 Millionen Tonnen des deutschen Seeschiffsverkehrs im Jahre 1895 entfielen 8,84 Millionen, also gute **40 Prozent** auf England nebst Kolonien. Dem Werth nach nimmt der deutsche Handel mit diesen Ländern eine noch wichtigere Stellung ein. 1896 betrug die gesammte deutsche Einfuhr seewärts 1713,1 Millionen Mark, davon entfielen auf England und dessen Kolonien 970,2 Millionen, also **weit über 50 Prozent**, die Ausfuhr betrug 1439,2 Millionen Mark, davon entfielen auf die genannten Länder 945,7 Millionen, das macht **weit über 60 Prozent.** England wäre also im Stande, den deutschen Seehandel auf **knappe zwei Fünftel** seines jetzigen Betrages herunterzusetzen, ohne zu diesem Zwecke auch nur ein Milligramm Pulver zu verschießen, einfach durch entsprechende Erhöhung seiner Zölle, wozu es ja jetzt, nach der Kündigung des Handelsvertrags, auch das formelle Recht besitzt. Englische Zölle könnten aber durch Torpedos und Kreuzergranaten nicht durchbrochen werden. Dagegen helfen keine Panzerschiffe.

Wenn nun England weit davon entfernt ist, derartige handelspolitische Maßregeln gegen Deutschland zu ergreifen, ja, trotz der anerkannten erbitterten Konkurrenz, sich nicht einmal entschließen kann, mit dem System des Freihandels zu brechen, so liegt das selbstverständlich nicht an der Gutmüthigkeit und Einsichtslosigkeit der englischen Geschäftsleute und Diplomaten, sondern daran, daß auch England selbst an der Unterhaltung eines Handelsverkehrs mit Deutschland wirthschaftlich in hohem Grade interessirt ist. Der Handel ist gegenseitig und dadurch, daß England Deutschlands Handel hinderte, würde es seine eigenen Geschäftsleute nicht minder schädigen. In dieser Wechselwirkung, diesem Zusammenhang der Handelsinteressen aller Länder, finden auch die „Seeinteressen" Deutschlands, wie schon erwähnt, im Falle eines Kriegs ihren sichersten Schutz.

Wenn es aber schon zu einem Seekrieg mit allen seinen zerstörenden Wirkungen und Folgen kommen sollte, so glauben wir, nachgewiesen zu haben, daß ein Krieg gegen England für Deutschland den unvermeidlichen Ruin seines Seehandels bedeuten würde. Wenn aber **Deutschland mit England im Bunde** wäre, dann verwandeln sich die Nachtheile in Vortheile. Die einzige Seemacht, welche Deutschland dann zu befürchten hätte, wäre **Frankreich.** Nun wäre die erste Folge eines deutsch-englischen Bündnisses, daß der französischen Flotte der Weg durch den Kanal in die Nordsee durch England

versperrt worden wäre. Die französischen Schiffe müßten also erst den geschilderten Weg um Schottland machen, um vor den deutschen Häfen zu erscheinen, und hier wären sie abgerissen von jeder Verbindung mit dem Festlande, ein Umstand, der allein schon eine dauernde Blokade deutscher Häfen seitens der französischen Flotte fast zur Unmöglichkeit macht: denn die Schiffe müssen doch mit Munition und Nahrungsmitteln versorgt werden. Die französischen Kriegsschiffe könnten wohl im Kanal dem Handelsverkehr hinderlich sein, allein die sandige, flache französische Küste des Kanals, die in Pas-de-Calais, der gefährlichsten Durchgangsstelle, am wenigsten zugänglich ist, macht diese Gefahr viel geringer, als seitens England. Jedenfalls, wenn Deutschland sich mit England verbündet, braucht es um die Kriegsflotte keine Sorge zu tragen, denn England besitzt anerkanntermaßen die stärkste Kriegsflotte der Welt, doppelt so groß, als die Kriegsflotte Frankreichs! Deutschland könnte also ruhig England die Kosten des Seekriegs überlassen, um selbst auf dem Festlande die Hände frei zu haben.

Vollends aber, wenn ein Bündniß zwischen dem Dreibund und England geschlossen wäre — und dem steht im Wege einzig die Diplomatie Deutschlands, das es vorzieht, Rußland als Hausknecht zu dienen, statt als geachteter Bundesgenosse Englands aufzutreten. Dann würde sich das Verhältniß der europäischen Kriegsmarine, unter Voraussetzung des jetzigen Schiffsbestands Deutschlands, also ohne einen Pfennig von der Tirpitz'schen Vorlage zu bewilligen, nach den Angaben der amtlichen Denkschrift so stellen:

Länder	Linienschiffe über 5000 T.		Kreuzer über 800 T.	
	Anzahl	1000 Tonnen Deplacement	Anzahl	1000 Tonnen Deplacement
I. England . . .	62	699	197	758
II. Deutschland . .	12	110	33	116
III. Italien . . .	12	148	45	102
I, II, III, Zusammen	**86**	**957**	**275**	**976**
IV. Frankreich . .	36	347	83	311
V. Rußland . . .	18	182	33	140
IV u. V Zusammen	**54**	**529**	**116**	**451**

Wir gelangen zu folgenden Schlüssen:

Der **Schiffsbestand** der deutschen Handelsflotte ist nicht soviel werth — und keine Handelsflotte der Welt kann soviel werth sein — um ihretwegen eine kostspielige Panzerflotte zu bauen. Wie es sich bei der modernen Kriegstechnik nicht mehr lohnt, die Städte mit Mauern zu umgeben, um sie vor dem Feind zu schützen, so lohnt es sich auch nicht, die Handelsschiffe mit schwimmenden Mauern zu umgeben, denn diese schützen sie vor den modernen Explosivgeschossen nicht. Dieser bewaffnete Schutz des Handels auf offener See gehört in jene Zeit, wo man noch zur See Bord an Bord und zu Lande mit Speer und Schild kämpfte. Die Kriegsschiffe wie die Festungen haben jetzt eine ausschließlich strategische Bedeutung.

Um den **Seehandel** im Kriege zu wahren, bedarf es internationaler Vereinbarungen, die sehr wohl möglich sind, da sie im Interesse aller Staaten liegen. Es haftet diesem Plan auch durchaus nichts utopisches an, wie etwa der Idee des allgemeinen Friedens, sondern es ist dafür bereits eine breite Grundlage geschaffen worden in der Pariser Konvention 1856. Diese Gesellschaft, die auf dem Privateigenthum beruht, sorgt schon dafür, daß das Privateigenthum auch während des Krieges geschützt bleibe.

Wenn man schon für alle Fälle Deutschland **„Seeinteressen"** sichern will, so muß man für einen politischen Handelsvertrag mit England sorgen. Denn England ist Dank seiner geographischen Stützpunkte im Stande, Deutschland fast von allen Meeren auszuschließen. Es braucht nicht die einzelnen deutschen Häfen zu blokiren, da es Deutschland den stillen Ozean und den Hauptdurchgang zum atlantischen Ozean sperren kann. Englands Kriegsschiffe brauchen nicht erst nach Hamburg zu gehen, um dort die deutschen Handelsschiffe aufzuhalten; die deutschen Handelsschiffe müssen an den Ufern Englands vorbei und durch den Gibraltar hindurch fahren.

Kein Land vermag jetzt aller Welt zu trotzen. Wollte es Deutschland versuchen, so wäre das der sichere Weg ins Verderben. Deutschland ist stark zu Lande. Es kann sich damit begnügen. Seine Stärke auf dem Lande macht es zu einem erwünschten Bundesgenossen Englands. England würde in Deutschlands militärischer Stärke jenen Stützpunkt gegen Rußland finden, den es so sehr braucht. Und Deutschland würde in England einen ausreichenden Schutz zur See finden gegen alle Mächte Europas. **Gegen England** ist Deutschland zur See, und wenn es sich die kostspieligste Kriegsflotte anschaffte, machtlos, — und **mit England** braucht es die kostspieligen Ausgaben nicht!

3. Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen.

Es heißt, man brauche eine starke Kriegsmarine, um die Deutschen im Auslande zu schützen. Die weitaus meisten deutschen Auswanderer gehen aber nach zivilisirten Ländern, wie Nordamerika und Australien, wo sie nicht nur Schutz gegen Willkür und Gewalt finden, sondern sogar mehr politische Freiheiten und Rechte als in ihrer eigenen Heimath. Sie werden auch zum größten Theil Bürger ihrer neuen Heimath, sagen sich also von dem Schutz der deutschen Kriegsmarine aus freien Stücken los. Die amtliche Denkschrift giebt selbst an, daß seit der Gründung des Deutschen Reichs und bis auf den heutigen Tag 95 bis 96 Prozent sämmtlicher deutschen Auswanderer nach diesen zivilisirten Ländern gingen und nur **3 bis 4 vom Hundert** wanderten nach Zentral- und Südamerika, Afrika und Asien. Im Jahrfünft 1891/95 gingen durchschnittlich per Jahr 2830 Deutsche nach Zentral- und Südamerika, 661 nach Afrika, 130 nach Asien. Im ganzen Jahrfünft wanderten noch nicht einmal so viele nach jenen Ländern aus, als die jetzige Besatzung der deutschen Kriegsschiffe beträgt. Soll man nun jedem deutschen Abenteurer, der in halbwilde Länder geht, ein Panzerschiff nachschicken?

Aber dieser Schutz ist nur ein Vorwand. In Wirklichkeit sollen die Kriegsschiffe viel weniger zu dem Zwecke nach Afrika und Asien geschickt werden, um dort die Deutschen zu schützen, sondern, um die Eingeborenen anzugreifen, ihnen ihr Land zu rauben und sie selbst zu unterjochen. Die Marinevorlage drückt dies in der Weise aus: „Daß die vorhandenen Linienschiffe, Kreuzer und Torpedoboote gegen schwächere Seemächte, falls Deutschlands Interessen es erheischen, auch zur offensiven Verwendung gelangen werden, bedarf keiner besonderen Ausführung.“ Die Ereignisse der letzten Zeit ließen keinen Zweifel darüber, was damals gemeint ist. Man hat ein **offensives Vorgehen in Ostasien** im Sinne, und das ist der **eigentliche Zweck der Marinerüstungen.**

Die Sache ist längst zu Tage getreten und wird von der gesammten Presse frei erörtert: Man will sich von China einen Hafen abtreten lassen und dazu noch weitere Strecken Landes. Man will einen **deutschen Kolonialbesitz** in Ostasien schaffen, und um diesen Landbesitz in den weitesten Meeren zu erhalten und auszubeuten, dazu braucht man allerdings **sehr viele Kriegsschiffe.** Aber nicht nur Kriegsschiffe. Man bedenke doch, in welcher Lage diese deutsche Ansiedelung einer zahllosen friedlichen Bevölkerung gegenüber sich befinden wird. Man wird also, um sie zu schützen, Festungen bauen und eine starke Garnison unterhalten müssen. Anderseits wird es der Besitz einer eigenen Kohlenstation erst ermöglichen, eine beträchtliche Anzahl deutscher Kriegsschiffe in jenen Gewässern zu konzentriren. Solange Deutschland dort keine eigene Kohle besitzt, können ja seine Schiffe, wenn die anderen Staaten ihm die Kohle versagen, sozusagen kaltgestellt werden, da ohne Kohle kein Dampf, und ohne Dampf sind die Panzerschiffe unbewegliche Stahlmassen. Deutschland wird umsomehr sich beeilen, in jenen Gewässern ein beträchtliches Geschwader zu konzentriren, als es immer mit der Eventualität rechnen muß, daß ihm der Zutritt zum stillen Ozean durch den Gibraltar abgeschnitten werden kann. Die Pläne des Herrn von Tirpitz werden also von diesem Gesichtspunkte aus wohl begreiflich.

Das Deutsche Reich soll eine Kolonialpolitik im großen Maßstabe treiben. Das ist die neue „Epoche", von der Prinz Heinrich bei seiner Abreise sprach, und sie soll durch die Verwirklichung der Tirpitz'schen Flottenpläne eingeleitet werden.

Man erklärt, Deutschlands wirthschaftliche Interessen erfordern ein derartiges Vorgehen. Die deutsche Industrie habe sich soweit entwickelt, daß ihr der heimische Markt bei weitem nicht mehr genüge. Die Arbeiter wandern aus, weil sie zu Hause keine Beschäftigung finden, das Kapital wandert nach dem Auslande, wird in ausländischen Werthen angelegt. Und dennoch steigt die Ueberproduktion von Jahr zu Jahr. Indessen entstehen auch auf den alten Absatzgebieten der Zufuhr deutscher Waaren immer mehr Schwierigkeiten. Die Amerikaner erhöhen ihre Schutzzölle, England will sich mit seinen Kolonien verbinden, um Deutschlands Konkurrenz zurückzudrängen. Und die Auswanderung stockt, weil man in den nordamerikanischen Ebenen keinen freien Boden mehr findet. So bleibt denn nichts übrig, als sich mit Gewalt ein Absatzgebiet zu eröffnen in jenem fernen Osten Asiens, das noch unabsehbare Landstrecken darbietet, reich an Naturschätzen, die man noch nicht gehoben hat, und eine zahllose Bevölkerung, die sich ausbeuten läßt.

Der Nationalliberale, Dr Hammacher, verlieh diesem Klagelied Ausdruck im Reichstage. Er führte aus:

„Unsere Bevölkerung nimmt in jedem Jahre um 5- bis 600 000 Einwohner zu; eine der schwierigsten Aufgaben, welche das deutsche Volk und die deutschen Regierungen schon jetzt zu lösen haben und immer steigend in Zukunft zu lösen haben werden, ist die Frage: wie kann diese Bevölkerung auf deutschem Boden ernährt werden? An anderer Stelle ist einmal gesagt worden: Es bleibt für Deutschland die Alternative, Menschen oder Waaren zu exportiren. Niemand wird die erstere Alternative für die wünschenswerthere halten. In dem Strom unserer Auswanderung ist bereits eine naturgemäße Hemmung eingetreten; seitdem die nordamerikanischen Staaten kein Freiland mehr zur Verfügung haben, nimmt die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ganz naturgemäß ab, und ich sehe keinerlei Hoffnung, wie es möglich sein sollte, in weiterer Zukunft aufnahmefähige Auswanderungsländer für Deutschland in großem Style zu finden. Darum erwächst in erster Linie für Deutschlands Staatsmänner, für jeden denkenden deutschen Mann die Pflicht, dafür zu sorgen, daß in dem nächsten Jahrhundert und schon jetzt Deutschland in den Stand gesetzt wird, auf eigenem Boden seine Bevölkerung auch arbeitend zu beschäftigen und zu ernähren."

Nun sehen wir uns an, wie sich diese Fürsorge nach den Plänen der Nationalliberalen und der Regierung gestalten soll.

Die erste Fürsorge besteht darin, daß man Panzerschiffe baut. Das giebt, erklären diese Arbeiterfreunde, Beschäftigung für viele Arbeiter. Allerdings, jedoch Beschäftigung für Arbeiter geben ja auch die Ausgaben für's Heer, überhaupt alle Ausgaben, die vom Staat gemacht werden. Denn das Geld selbst vermag doch nichts hervorzuzaubern. Das Geld ist nur eine Anweisung auf Arbeit. Wenn man dem Staat so und soviel Steuern oder Anleihen bewilligt, so bedeutet das nichts anderes, als daß man ihn in den Stand setzt, für seine Zwecke so und soviel Waaren zu kaufen, oder Arbeiter zu beschäftigen. In solchem Sinne dienen auch die Kriegsausgaben dazu, um Arbeiter zu beschäftigen: indem für dieses Geld das Getreide den Bauern abgekauft, alle anderen Lebensmittel den resp. Lieferanten, ferner Kleidung, Munition ꝛc. Das Pulver, das man verschießt, sei es im Kriege, oder bei Paraden, oder in Feuerwerken — es giebt Arbeit, giebt Beschäftigung. So ist es aber nicht nur mit dem Staat, sondern mit jeder Geldausgabe, und wäre es die tollste Verschwendung. Darin liegt ja die Macht und der Fluch des Geldes, daß, wer es hat, damit nach seiner Laune Arbeiter „beschäftigt", indem er jene oder diese Waarenbestellungen macht. Der reiche Protz vermag nicht nur seine eigene Zeit todtzuschlagen, sondern auch die Arbeitszeit vieler rechtschaffener Leute zu vergeuden. Wer Champagner saust, bezahlt den Gastwirth, den Kellner, den Weinhändler, den Weinbauer, den Flaschen-

fabrikanten ꝛc. Stets behaupteten deshalb die Reichen, es sei zum Wohle des Volkes, wenn sie sich den Bauch mit Leckereien vollstopfen — wovon würden sonst die Kuchenbäcker leben? Aehnlich der Staat bei jeder Verschwendung von Geld und Arbeit des Volkes. Was man dabei nicht sehen will, ist, daß das Geld auch in den Händen des *armen* Mannes, des *Steuerzahlers* nicht *verrostet*. Der Arbeiter, der Bauer wüßten schon, was sie mit ihrem Geld anfangen sollten, wenn der Staat es ihnen nicht als Verbrauchssteuern und sonstige Abgaben abgenommen hätte. Den Massen des deutschen Volkes fehlt schon mancherlei, es ist mancherlei, was die deutsche Arbeiter-, Handwerker- und Bauernfamilie braucht und *nicht hat*! Die Marinevorlage fordert allein für die sieben Jahre bis 1904 für Schiffsbauten eine Mehrausgabe von 419 Millionen Mark und insgesammt 111 Millionen Mehrausgabe im ordentlichen Marine-Etat, also zusammen 530 Millionen Mark — das macht per *Kopf* der Bevölkerung 10 Mark, per *Familie* durchschnittlich **40** Mark. Hätte man nun diese 40 Mark nicht an den Staat abzuliefern gehabt, so würde man sich dafür vielleicht ein Kleidungsstück angeschafft haben, für das sich während dieser sieben Jahre wohl in jeder Familie ein Bedarf herausstellen würde, oder der Arbeiter und Handwerker sähen um ein paar Mal im Monat öfter Fleisch auf dem Tisch und auch der Bauer wäre eher im Stande, ein Schwein aufzufüttern und brauchte nicht die Ferkel im Sacke nach dem Markt zu tragen, um ein paar Mark herauszuschlagen, die er zur Steuer- oder Zinszahlung braucht. Erhält die *Regierung* die vielen Millionen für Marinezwecke, so wandern diese Geldsummen in die Krupp'schen Hütten, in die großen Schiffswerften ꝛc., werden für dicke Stahlplatten, Kanonen, Dynamit, Kohle, Marinezwieback, Werg, Talg, Theer, zur Bezahlung der Rechnungen der deutschen Marineoffiziere in den chinesischen Theehäusern und der deutschen Marinesoldaten in den chinesischen Bordellen verwendet — bleiben aber die 530 Millionen in den Händen des deutschen *Volkes*, so bekommen die Konfektionsarbeiter, die Textilarbeiter was zu thun, der Schneider, der Schuhmacher, der Bäcker, der Krämer, der Metzger! Ist es wichtiger, daß Jeder im Volke einen Rock auf dem Leibe hat — oder daß die Schiffe dicke Panzerplatten erhalten?

So steht es mit der „Beschäftigung", welche die *Marinebauten* gewähren und mit ihrem Nutzen für die Arbeiter. Auch die Pyramidenbauten der egyptischen Pharaone waren eine „Beschäftigung". Rechnet man zusammen, was die europäischen Staaten Jahr aus, Jahr ein für kolossale Kriegsschiffe, Kanonen und ähnliche Dinge ausgeben, wie viele Hunderttausende Arbeiter sie damit beschäftigen, so erhält man Summen, die weitaus das übersteigen, was dem egyp-

tischen Volke die Monumentalbauten seiner despotischen Herrscher gekostet haben! Der egyptische Fellah blieb bei dieser „Beschäftigung", die ihm in so überreichem Maße zu Theil wurde, verhungert und zerlumpt.

Sehen wir uns nun nach den anderen Wohlthaten um, welche die deutsche Kolonialpolitik angeblich den deutschen Arbeitern erweisen soll. Wir nehmen an, alle politischen und sonstigen Schwierigkeiten seien überwunden und es gelinge Deutschland thatsächlich, ein großes und reiches Gebiet in China unter dieser oder jener Form in Besitz zu nehmen — also den denkbar günstigsten Fall. Was nun?

Es wird, sagt man, dadurch ein neues, gewaltiges Absatzgebiet für deutsche Waaren eröffnet. Ja, so einfach ist die Sache denn doch nicht. Woher soll der elende chinesische Bauer das Geld nehmen, um die deutschen Waaren zu kaufen? Er ist ja noch viel ärmer, als der deutsche Bauer! Und dabei ist noch zu bedenken, daß China ja auch jetzt mit europäischen Waaren überfluthet wird und daß neben Deutschland noch ein Schock anderer Industriestaaten auf dem Markt konkurriren. Es wird sich also vor allem darum handeln, Geld nach China zu schaffen.

Das geschieht zunächst durch Eisenbahnbauten. Man wird die chinesische Bevölkerung zusammentreiben, um die Wege zu bauen, Schienen zu legen, und man wird sie dafür bezahlen. Höchstwahrscheinlich wird man von vorn herein Staatseisenbahnen bauen — so werden denn eine geraume Zeit die deutschen Steuerzahler die Verzinsung des Kapitals und die Betriebskosten zu tragen haben. Was der chinesische Bauer jetzt zu verkaufen hat, ist hauptsächlich Thee. Dem Thee müßte man aber erst einen Absatz schaffen, und die Erweiterung des Theekonsums kann nur geschehen auf Kosten des Kaffees. Zugleich wird man versuchen, eine rationelle Baumwollenkultur und Seidenzucht einzuführen. Man wird nach Erzen graben und Steinkohle. All das bringt Geld nach China und vermehrt deren Kaufkraft, aber all dies führt zugleich zu einer größeren Erweiterung der Produktion und führt mit unerbittlicher Konsequenz immer und immer wieder zu der verhängnißvollen Frage: Wo Absatz schaffen? Und die Frage nimmt immer schärfere Formen an. Man erklärt, daß wir zu Hause so viel Eisen und Kohle produziren, daß wir sie gar nicht verbrauchen können — und man geht nach China, um noch mehr Eisen, mehr Kohle zu Tage zu fördern. Aber damit nicht genug. Man wird auch die Fabriken, besonders die Textilfabriken nach China verpflanzen. Dadurch spart man sich die ungeheueren Frachtkosten und wird erst konkurrenzfähig mit den näher liegenden Konkurrenzstaaten, besonders Rußland. Der Rückschlag auf die heimathliche Industrie-

produktion ist unvermeidlich. Die Chinesen sind äußerst billige Arbeiter. Bald werden die Fabrikanten in Deutschland erklären, sie können ihren Konkurrenten in China wegen der Billigkeit der dortigen Arbeitskräfte nicht mehr die Stange halten. Folge: Lohnkürzungen. Aber auch die Möglichkeit des Erscheinens chinesischer Kulis auf dem deutschen Arbeitsmarkt, in der Industrie wie in der Landwirthschaft, ist nicht ausgeschlossen. Wohin das führt, zeigt das Beispiel Amerikas.

Also was ist das Ergebniß? Für einige Jahre Spekulation, Gründungsfieber, zum Theil auf Kosten des Staats resp. der Steuerzahler, und zum Schluß Ueberproduktion in einem viel größeren Umfange noch, Krisis, Druck der Arbeitslöhne durch Konkurrenz der Kulis! Man beruft sich auf England und glaubt ein neues Ostindien entdeckt zu haben. Allein, man vergißt, daß wir uns jetzt auf einer ganz anderen Stufe der kapitalistischen Entwickelung befinden. Auch Ostindien war für England zuerst eine Bezugsquelle. England hat jahrzehntelang jährlich volle Schiffsladungen Silber nach Ostindien geschickt, um die dort gekauften Waaren zu bezahlen. Aber England war nun einmal das erste Land, in dem sich die kapitalistische Industrie entwickelte. Es verarbeitete die in Ostindien gekauften Rohstoffe und fand für die Fabrikate einen steigenden Absatz, zum Theil im eigenen Land durch den Ruin der Handwerker, zum anderen auf dem europäischen Festlande. Der ganze europäische Markt stand England fast konkurrenzlos gegenüber. England kaufte also Baumwolle in Ostindien, verarbeitete sie in Gewebe, Tücher und verkaufte diese nebst den Fabrikaten seiner Eisen- und Maschinenindustrie nach Frankreich, Deutschland, Rußland ꝛc.; für einen Theil des Erlöses kaufte es in diesen Ländern Getreide. Jetzt stehen die Dinge anders. Die Länder des europäischen Festlandes verkaufen kein Getreide mehr, sie bedürfen selbst einer regelmäßigen Getreidezufuhr; statt dessen führen sie sämmtlich Fabrikate aus und konkurriren selbst mit England auf den entferntesten Märkten, wie sogar in der Londoner City. Und nach China drängt sich jetzt alle Welt, um dort seine Waaren feilzubieten, und noch mehr, um dort eine eigene Industrie zu entwickeln. Nicht nur die Industrieländer Europas: Deutschland, England, Frankreich, Belgien, Schweiz, Oesterreich, Rußland, sondern auch die Vereinigten Staaten, Japan und Ostindien, in welchen ebenfalls eine selbstständige Industrie sich entwickelt hat, die einer Ausfuhr bedarf. Und die Mittel der Technik, die Produktivkräfte sind jetzt ganz andere, viel mächtigere, als zur Zeit, da England den Weltmarkt beherrschte. Wenn alle diese Kräfte in Bewegung gesetzt werden, um China auszubeuten — man bedenke, wie rasch und in welchem Umfange da die Produktion steigen wird? Und der Absatz?

Bonn Bibliothek

Alle Märkte sind schon jetzt überfüllt, man klagt ja, daß man keinen Absatz mehr findet!

Den meisten Vortheil von der bevorstehenden Erschließung Chinas wird die Eisen- und Maschinenindustrie haben. Sie ist es ja auch jetzt schon, welche den Reigen eröffnet, sie, nicht die Textil-Industrie, hat diesmal die Führung. Und das ist sehr kennzeichnend, denn die Eisenindustrie dient dazu, um Verkehrsmittel und Fabriken zu schaffen, also eine immer größere Steigerung der Produktion herbeizuführen. Der erste große Schlag für Europa wird sein der Ruin der italienischen und französischen Seidenzucht. Und das Ganze muß enden in einer **Handelskrisis**, wie sie die Welt noch nicht gesehen hat!

Dies ist der Zweck und der Nutzen der Kolonialpolitik — und einzig zu diesem Zwecke sollen viele hunderte Millionen aus den Taschen der Steuerzahler für Panzerschiffe ausgegeben werden und das deutsche Reich sich in Abenteuer einlassen, deren politische Tragweite gar nicht abzusehen ist, die im Stande sind, ganz Europa in Brand zu setzen! Wenn die heutige Gesellschaft keinen anderen Ausweg aus den Schwierigkeiten kennt, als diesen, der zu der schlimmsten Verderbniß führt, wenn sie diesen Weg für unvermeidlich hält, dann hat sie über sich selbst das schärfste Urtheil gesprochen!

Welche ungeheuere Widersprüche, welcher klaffender Riß in dieser ganzen Gesellschaft! Man erklärt, es finde eine Ueberproduktion statt, man weiß nicht, wo man die Menge der Fabrikate hinschaffen soll — und doch sind es Millionen im Deutschen Reich, die des Nothwendigsten entbehren. Hier sind Arbeiter, geschickt in ihrem Fach — sie finden keine Arbeit und wandern tausendweise aus. Aber zu gleicher Zeit wird das deutsche Kapital in unsicheren Werthen und in ausländischen Unternehmungen angelegt. Es findet sich in Deutschland Kapital, um die deutschen Arbeiter in Amerika zu beschäftigen, nicht aber, um ihnen zu Hause Arbeit zu verschaffen. Man will viele hundert Millionen baares Geld aus Deutschland nach China schaffen, um die chinesischen Bauern in den Stand zu setzen, deutsche Waaren zu kaufen — man erklärt, anders geht es nicht, sonst werde Deutschlands Industrie ruinirt. Woher kommt es, daß diese vielen Millionen nicht in Deutschland selbst auf dem Markte erscheinen können, um hier Waaren zu kaufen und die Industrie zu fördern? Das hat seinen Grund darin, daß diese ganze Industrie auf Ausbeutung beruht und daß Deutschland in zwei Klassen: eine Ausbeuterklasse und eine ausgebeutete zerfällt.

Die Arbeiter werden ausgebeutet durch die Unternehmer, die ihnen einen kargen Lohn bezahlen und sich selbst große Profite überlassen.

Die Bauern werden ausgebeutet durch die Hypothekengläubiger und Wucherer, denen sie Zinsen zu bezahlen haben, durch den Grundherrn, dem sie die Pacht entrichten, schließlich durch die Vieh- und Getreidehändler.

Die Handwerker werden ausgebeutet durch den Kaufmann, Bauherrn, oder sonstigen Unternehmer, dem sie ihre Waaren verkaufen.

Die gesammte städtische Bevölkerung wird ausgebeutet durch die Hausbesitzer, die enorme Miethzinse erheben.

Und schließlich kommt noch hinter allen der Staat, der besonders durch Verbrauchssteuern und Lebensmittelzölle das Einkommen der Volksmenge schmälert.

So haben wir auf der einen Seite die ausgebeuteten Volksmassen, die für das, was ihnen noch übrig bleibt von ihrem Einkommen, nur einen geringen Theil dessen kaufen können, was sie selbst geschaffen haben; und auf der anderen die Fabrikanten, Bergwerksbesitzer, große Bauherrn, großstädtische Hausbesitzer, Großgrundbesitzer, große Kaufleute, Geldkapitalisten ꝛc., kurz die ausbeutende Kapitalistenklasse, die, gering an Zahl, enorme Einkünfte bezieht, die sie für ihren persönlichen Bedarf bei weitem nicht verbrauchen kann. So entsteht Jahr aus, Jahr ein jener Geldüberfluß, oder richtiger Kapitalüberfluß. Er wird verwendet, um die Produktion noch mehr zu erweitern. Eisenbahnen werden gebaut, fremde Welttheile werden aufgesucht, große Menschenmassen werden nach den neuen Ländern hinübergelockt, der Boden wird urbar gemacht, Bergwerke werden aufgeworfen, Fabriken, Städte, Eisenbahnen werden gebaut, und in gleichem Maße steigen die Profite, die Dividenden, die Zinsen, und es wird immer schwieriger, Anlagen für die ungeheuer anschwellenden Massen des „Kapitalüberflusses“ zu finden. Das ist auch jetzt die ganze Noth der deutschen kapitalistischen Industrie. Noch in den 70er und 80er Jahren fand das deutsche Kapital eine ausgiebige Anlage im Eisenbahnbau. Jetzt ist das deutsche Eisenbahnnetz im wesentlichen ausgebaut, es bietet wenig Gelegenheiten mehr zu großen Anlagen, dagegen fließen regelmäßig die vielen Millionen Zinsen der Staatseisenbahnschuld in die Taschen der Kapitalisten und vermehren den Kapitalüberfluß. Die deutschen Kapitalisten blieben nicht müssig und legten ihr Geld auch in ausländischen Eisenbahnen an. In der Türkei, in Kleinasien, in Nordamerika allein eine halbe Milliarde, in Afrika, in Brasilien ꝛc., anderthalb Milliarden wurden in ausländischen Staatspapieren angelegt, weitere anderthalb Milliarden in tropischen Pflanzungen, Bergbau, Fabriken (allein in Brasilien 600 Millionen, in Venezuela 200 Millionen, in Mexiko 183 Millionen u. s. w.) — aber das reicht noch immer nicht aus, und vor allem, das alles bringt Profite, Dividenden, Zinsen,

kurz, noch immer größeren Kapitalüberfluß. So hat man es denn jetzt auf China abgesehen: ein großes Land, da kann man schon was hineinstecken! Die ganze Noth besteht also darin, daß die reichen deutschen Kapitalisten nicht mehr wissen, wo sie ihren Reichthumsüberfluß hinthun sollen, — statt dessen stellt man die Sache so dar, als ob die Schuld das deutsche Volk treffe, weil es nicht Geld genug hat, um die Waaren für sich zu kaufen. Beutet das Volk nicht so jämmerlich aus, so wird es auch mehr kaufen können! Die einzige vernünftige Lösung der Schwierigkeit besteht darin, daß man die Ausbeutung abschafft oder wenigstens mildert, — dann wird das, was jetzt als Reichthumsüberfluß der Kapitalisten erscheint, einfach dazu dienen, den Bedarf des Volkes zu decken. Dann wird man nicht mehr bei den Mongolen einen Absatz suchen müssen, währenddem das eigene deutsche Volk die größten Entbehrungen leidet. Statt dessen verfährt man umgekehrt. Man legt dem Volke neue Lasten auf, schmälert dadurch sein Einkommen, verringert seine Kaufkraft, um ja nur die deutschen Industriellen durch eine Gewaltpolitik in den Stand zu setzen, ihre Waaren in Ostasien zu verschleudern. **Die ganze Kolonialpolitik besteht darin, daß man dem Volke von seinem kargen Einkommen Millionen abpreßt, um den Reichthumsüberfluß der Kapitalisten in fremden Ländern profitabel unterbringen zu können.**

Die Kapitalistenklasse ist interessirt an dieser Politik, nicht nur weil es ihr daran liegt, ihr Kapital unterzubringen, sondern weil sie interessirt ist an der Aufrechterhaltung der Ausbeutung. Anders **das arbeitende und ausgebeutete Volk.** Statt die Marinepläne und Kolonialabenteuer zu unterstützen, hat es vielmehr dafür zu sorgen, daß seine eigene Lage verbessert wird. Will man schon vom nationalen Interesse reden, so liegt gerade darin **das größte nationale Interesse.**

Daraus ergiebt sich folgende Reihe von Forderungen:

Der **Staat** vor allem muß den Anfang machen. Es sind viele Hunderttausende Arbeiter bei den Staatseisenbahnen, im Staatsbergbau, im Post- und Telegraphendienst beschäftigt. Der Staat erklärt jetzt, die über 70 Millionen jährliche Mehrausgaben im Marineetat, die er nach der Marinevorlage fordert, ohne Steuererhöhung ꝛc. aus den gewöhnlichen Staatseinnahmen beitreiben zu können. Wohlan, er verwende diesen Betrag, der ja auch durch Ausbeutung der Staatsangestellten entstanden ist, dazu, um die Lage der **Staatsarbeiter und Beamten** zu verbessern: ihre Zahl zu vermehren, ihre Arbeitszeit zu kürzen, ihre Löhne und Gehälter zu erhöhen! So wird er dadurch nicht nur dem Wohlstand einer

zahlreichen Bevölkerung, sondern auch dem deutschen Waarenabsatz viel mehr dienen, als durch Marinebauten.

Der Staat kann aber auch für die Hebung der Lage der Arbeiterklasse überhaupt Sorge tragen. Das würde geschehen durch die **Einführung des gesetzlichen achtstündigen Normalarbeitstags**. Die Arbeitsleistung würde dadurch in den meisten Fällen wahrscheinlich nicht sinken. Aber selbst, wo das der Fall wäre, könnten die Kapitalisten den verhältnißmäßig geringen Schaden schon tragen. Wir haben schon gesehen, wie groß ihr Reichthumsüberfluß ist. Was wir anführten, beruht auf den Angaben der amtlichen Denkschrift. In dem Reichthumsüberfluß der Kapitalisten liegt ja auch die Wurzel des ganzen Uebels. Aber freilich, wenn es gilt, die enormen Einkünfte der Kapitalisten um ein Weniges zu kürzen, die Milliarden um einige Millionen, dann erscheint es als etwas ungeheuerliches, wodurch Staat und Gesellschaft in ihren Grundfesten erschüttert werden, — nicht ungeheuerlich erscheint es aber, den Arbeitern von ihrem geringen Lohn viele Millionen abzupressen!

Der Achtstundentag würde wohl die Löhne nicht erhöhen (auch nicht erniedrigen), aber er würde endlich dem Arbeiter die Zeit geben, die zu einem menschenwürdigen Dasein nothwendig ist. Dann würde aber auch der Arbeiter mit mehr Wissen und klarem Blick seine eigenen Interessen verfolgen, die **Arbeiterorganisationen** würden erstarken, und in weiterer Folge würden auch Lohnerhöhungen leichter zu erlangen sein. Die Regierung verfährt jetzt freilich gerade umgekehrt: statt die Sozialreform zu fördern, erscheinen ihr vielmehr selbst diejenigen geringen Ausgaben, welche jetzt die Versicherungsgesetzgebung den Unternehmern verursacht, als viel zu hoch, sie hat der Sozialreform offiziell abgesagt und, statt die Arbeiterorganisationen zu fördern, will sie sie vielmehr unterdrücken und sinnt nach Maßregeln, um den gewöhnlichen Lohnkampf der Arbeiter strafrechtlich verfolgen zu können.

Eine weitere Forderung ist die **Aufhebung der Getreidezölle unter Abschließung eines günstigen Handelsvertrags mit Amerika.** Die Kapitalisten klagen selbst, daß der deutsche Absatz stockt, weil der amerikanische Markt durch hohe Industriezölle abgesperrt ist. Nun, die Amerikaner bieten im Abschnitt 4 des Dingley-Tarifs eine **Zollherabsetzung bis 20 Prozent**, wenn man ihnen auf der anderen Seite entsprechende Vortheile gewährt. Die Herabsetzung der Getreidezölle würde aber nicht nur den internationalen Absatz Deutschlands fördern. Es würde dadurch überhaupt das europäische Getreidezollsystem durchbrochen werden. Die Folge wäre eine Steigerung des Getreidepreises auf dem Weltmarkte. Das würde die Möglichkeit geben, die Anbaufläche in den Vereinigten

Staaten, die jetzt unter dem Druck der niedrigen Getreidepreise zurückgegangen ist, wieder auszudehnen. Und dann würde auch die deutsche Auswanderung nach Amerika eine lohnendere Beschäftigung in der Landwirthschaft finden, denn nicht so sehr die Einstellung der freien Landabgabe, als vor Allem der allgemeine Rückgang des Farmerthums ist die Ursache des Rückganges der deutschen Bauernansiedelungen in Amerika. Die jetzige Hemmung der Auswanderung bedingt aber, daß sich auf dem Lande und in den Städten eine Bevölkerung zusammendrängt, welche die Löhne drückt. Wenn nun auch infolge der Abschaffung oder Herabsetzung der Getreidezölle die Getreidepreise im Inlande zunächst etwas gesunken wären (wenn auch nicht im Betrag des Zolls, weil ja der Weltmarktpreis zurückgegangen wäre), so würde das doch bald dadurch ausgeglichen werden, daß infolge der Hebung der Lage der Arbeiter ein beschleunigter Uebergang vom Roggen- zum theuereren Weizenkonsum stattgefunden hätte. Man würde mehr Weißbrot essen und dadurch den Weizenbau profitabel machen. Die endliche Folge der Aufhebung der Getreidezölle und der Abschließung eines günstigen Handelsvertrags mit Amerika wäre also Hebung des allgemeinen Volkswohlstands.

Dann ist zu fordern die Abschaffung der Verbrauchssteuern. Eine besondere Begründung ist hier wohl entbehrlich. Es genügt, darauf zu verweisen, daß diese Abgaben rund 8 Mark per Kopf jährlich, **32** Mark per Familie betragen. Um den Ausfall in den Finanzen zu decken, wäre die Einführung einer **Reichseinkommensteuer mit progressivem Steuerfuß** erforderlich. Entlastung der Armen, Besteuerung der Reichen, die es eher tragen können! Das sind die innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft erfüllbaren Forderungen, welche das arbeitende Volk aufzustellen hat.

Keine kostspieligen Panzerbauten! Keine Volksbelastung! Weg mit dem Seemachtskitzel! Keine kolonialen Abenteuer! Keine Kriegsprovokationen!

Aufrechterhaltung des Friedens. Bündniß mit England. Handelsvertrag mit Nordamerika. Abschaffung der Getreidezölle. Abschaffung der Verbrauchssteuern. Einführung der Reichseinkommensteuer. Besserung der Lage der Staatsarbeiter und Beamten. Achtstündiger Normalarbeitstag. Sicherung der Koalitionsfreiheit!

Wir sind nun freilich weit davon entfernt, anzunehmen, daß durch diese Maßregeln die Profitmacherei der Kapitalisten erheblich gekürzt oder gar die kapitalistische Produktion geregelt würde. Das Grundübel, die Ausbeutung der Massen durch Wenige, bleibt bestehen und muß zu einer grundlegenden Umwälzung der Verhältnisse, zur

sozialen Revolution führen. Aber das ist jedenfalls der Weg einer geregelten Entwickelung unter möglichster Linderung der Wucht des letzten Zusammenbruchs, währenddem der Weg der Kolonialpolitik gerade zu einer maßlosen Steigerung der Wucht des endlichen Zusammenbruchs dieser wahnwitzigen Wirthschaftsweise, zu einer ungeheueren Katastrophe, zu einem Ende mit Schrecken führt.

Entweder soziale Reform und soziale Revolution, oder Weltkrisis und soziale Revolution!

So steht die Entscheidung. Die Regierung und das Kapital wählen den letzten Weg. Wir stehen vor ereignißschweren Tagen!

Buchdruckerei Hermann Schoenfeld, Dresden Ammonstr. 61.

Verlag der „Sächsischen Arbeiter-Zeitung“.

In unserem Verlage ist erschienen:

Parvus

Gewerkschaften und Sozialdemokratie.

Kritischer Bericht über
die Lage und die nächsten Aufgaben der deutschen Arbeiterbewegung.

Dritte Auflage.

Preis 30 Pfg.

Die Schrift hat Aufsehen erregt. Der „Vorwärts“ schließt eine ausführliche Besprechung der Broschüre mit den Worten: „Der hohe Werth der Parvus'schen Arbeit liegt in den dort niedergelegten Betrachtungen über die Vorgänge auf dem Weltmarkte und den Schlüssen, die der Verfasser daraus zieht. Der Verfasser lenkt den Blick auf ganz neue Vorgänge und damit hat er sich ein großes Verdienst erworben. Wir können den Genossen deshalb die Anschaffung der Broschüre nur auf das Dringendste empfehlen“. Der jetzige industrielle Aufschwung ist in dieser Schrift in seinen Grundlagen und Tendenzen klargelegt worden — u. A. ist dort auch bereits die jetzige koloniale Erschließung Chinas vorausgesagt — und daraus werden die nächsten Aufgaben der Gewerkschaften und der Sozialdemokratie abgeleitet.

Parvus

Wohin führt die politische Maßregelung der Sozialdemokratie?

Kritik der politischen Reaktion in Deutschland.

Preis 20 Pfg.

Inhalt: Der neue Kurs. — Die Abschaffung des allgemeinen Wahlrechts. — Der Polizeikrieg gegen die Sozialdemokratie. — Konstitutionalismus oder Absolutismus? — Der Staatsstreich, der Militarismus, die Agrarier. — Die Furcht vor der sozialen Revolution. — Die Barrikaden-Revolution. — Die allgemeine Wehrpflicht. — Die Disziplin. — Volk und Militär während eines Staatsstreichs. — Die Organisation des passiven Widerstandes. — Der politische Massenstreik. — Die Desorganisation der Regierung. — Warnung!

Das

Vereins- und Versammlungs-Gesetz

für das Königreich Sachsen

vom 22. November 1850 mit Erläuterungen unter Berücksichtigung der behördlichen Praxis und mit praktischen Winken für die Ausübung des Vereins- und Versammlungsrechts.

Preis 30 Pfg.

Sächsische Arbeiter-Zeitung

Organ zur Wahrung der Interessen der Arbeiterklasse.

Abonnements-Preis
m. d. illustr. Sonntagsbeilage **„Neue Welt"** einschl. Bringerlohn 80 Pf.
pro Monat. Durch die Post bezogen (Postzeitungsliste 6333)
pro Vierteljahr Mk. 2,50. Unter Kreuzband für
Deutschland u. Oesterreich-Ungarn 5 Mk.,
für das übrige Ausland 7 Mk.
pro Vierteljahr.

Druck von Hermann Schoenfeld, Dresden.